

TÖRÖKBÁLINT VÁROS
MUNKÁCSY UTCA KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE



Előzmények

Jelen koncepció terveink, Törökbálint főutcájának, a Munkácsy Mihály utcának a kerékpáros közlekedésének alternatíváira vonatkozó pályázati terv, melyet cégünk Törökbálint Város Önkormányzatának felkéréséből készített el. Feladatunk, - a szabályozási tervhez igazodóan, - a Munkácsy Mihály utca Szabadságtér – Városháza közötti szakaszon a kerékpáros közlekedés megoldására javaslatok tétele.

Jelenlegi állapot

A Munkácsy Mihály utca, a településközpont főutcája, mely a település úthálózatában gyűjtőút funkciót tölt be. Az utca két oldalán intézmények helyezkednek el, melyek előtt merőleges, ferde, ill. párhuzamos parkolás bonyolódik. Az utcában átmenő forgalom nincs, egyrészt mert déli irányban, Dióskertnél a település gyakorlatilag véget ér, másrészt mivel a Szent István utca és a József Attila utca közti szakasz egyirányú. Az utca 2x1 sávós, viszonylag jó minőségű aszfalt burkolattal ellátva. Két oldalán keskeny járda vezet, az út és a járda között zöldsáv van, de ezek állapota rendezetlen. A csapadékvíz elvezetését kétoldali nyílt árkok biztosítják.

A Munkácsy Mihály utca mentén a Szent István utca és a József Attila utca közti szakaszon található a helyközi autóbusz végállomás. Az autóbuszok induló és tároló állásai az úttal párhuzamosan helyezkednek el. Az utca keleti oldalán elhelyezkedő ingatlanok kiszolgálása egy szervizútról történik.

A buszvégállomásról elinduló járművek első megállója a József Attila utca és a Bartók Béla út közti szakaszon van, a végállomástól mindössze 130 méterre.

Az elmúlt időszakban már sokszor felmerült az autóbusz végállomás áthelyezésének kérdése. Többször megfogalmazódott az a dilemma, hogy a buszforgalom zavaró hatása a jelentősebb, vagy éppen a jelenléte. Ugyan is az itt elhelyezett végállomás tömegközlekedéssel minden irányból jól megközelíthetővé teszi az egyébként nagyon külpontos település központot. A buszvégállomás áthelyezésére szóba jöhető területek tömegközlekedési szempontból olyan holt térben helyezkednek el, ahol az áthelyezés esetén vagy a központ kiszolgálása károsodna, vagy a járatok útvonala hosszabbodna meg, üzemeltetésük gazdaságatlanabbá válna.

A közelmúltban ezért elkészült Törökbálint Új főterének fejlesztési terve, melyben egy új átmenő jellegű busz megálló, és egy igényesen kialakított új élehető városközponti tér is helyet kapott.

3. Tervezett kialakítás

Törökbálint településközpontja a településszerkezeti terve szerint a távlatban egyre inkább mentesül az átmenő forgalom alól. A most idegen forgalommal is terhelt utcák visszakaphatják eredeti, kiszolgáló funkciójukat.

Így a Munkácsy Mihály utca is a településközpont kiszolgálását, a terület közlekedési ellátottságát, a parkolást hivatott szolgálni.

A koncepció tervezés során 3 alternatívát készítettünk:

1. A1

Az A1-es alternatívában a Szent István térről indulva mind két oldalt kiszélesített úttesten elhelyezett 1m-es kerékpársáv létrehozását tartjuk elképzelhetőnek melyek a Grimm Ferenc tér vonalában átváltanak kerékpáros nyomvonallá, és a leszűkült Munkácsy utcán ez folytatódna felfelé. Ebben a változatban leginkább az anyagi megoldások szerepeltek előtérben.

2. A2

Az A2-es alternatívában a Szent István térről a Városháza felé a Grimm Ferenc térig 1m-es kerékpársáv létrehozását tartjuk elképzelhetőnek, majd a Grimm Ferenc tér vonalában ez átalakulna kerékpáros nyomvonallá. Ezt azért is tartjuk elképzelhetőnek, mert a Városháza felé emelkedik az úttest, ezért a lelassult kerékpárosok biztonságosabban tudnak haladni felfelé. A másik irányba haladó bicikliseknek nagy valószínűséggel nagyobb lesz az átlag sebességük, ezért nekik egy védettebb kerékpáros közlekedést alakítottunk ki. A Városházától a Szent István tér felé az utca adottsága miatt először kerékpáros nyomvonal, majd ahol már kiszélesedik az utca egy külön kerékpárút létesülne az újonnan kialakítandó főtérig ahol az ebbe az irányba haladó bicikliseket védetten a szervíz úton kerékpáros nyomvonal vezetné a Grimm Ferenc térig. Az Alsóerdősor utcát elhagyva ismételten egy védett kerékpárúton lehetne haladni a Szent István tér felé. Ebben a változatban leginkább a kerékpárosok sebességét vettük figyelembe, és az anyagi megoldásokat ehhez igazítottuk.

3. A3

Az A3-as alternatívában a Szent István térről a Városháza felé a Grimm Ferenc térig 2m-es 20km/h alatti sebességű kerékpárút létrehozását tartjuk elképzelhetőnek, majd a Alsóerdősor utca vonalában ez átalakulna kerékpáros nyomvonallá, mely az újonnan kialakítandó főtér csendes belső szervíz útja két oldalán haladna el. Ezzel biztosítva a legnagyobb biztonságot a kerékpárral közlekedőknek. A főtér után megint egy kétirányú kerékpárút vezetné a közlekedőket a Városháza irányába, majd ahol a helyi adottságok miatt az úttest leszűkül, biztonságosan felváltaná a kerékpáros nyomvonal. Ebben a változatban leginkább a kerékpárosok biztonságos közlekedését tartottuk szem előtt.

4. KÖLTSÉGBECSLÉS

1 A1

Kerékpáros nyomvonal kiépítése (felfestés, táblák, stb.)	706 580
Kerékpársáv kiépítése	3 976 200
úttest szélesítés	6 873 600
kiemelt szegélykő telepítés	2 836 800
Kerékpárút kiépítése (1m széles)	1 769 460
szegélykő telepítés	693 000
Bontás	
szegélykő	23 600
föld, növényzet, beton, aszfalt	1 950 000
Egyéb	
engedélyek, megvalósulási terv, minősítő mérések	2 640 000
NETTÓ ÖSSZESEN	21 469 240

2 A2

Kerékpáros nyomvonal kiépítése (felfestés, táblák, stb.)	6 407 240
Kerékpársáv kiépítése	2 457 100
úttest szélesítés	5 580 800
kiemelt szegélykő telepítés	1 221 400
Kerékpárút kiépítése (1m széles)	10 547 820
szegélykő telepítés	4 204 200
Bontás	
szegélykő	18 880
föld, növényzet, beton, aszfalt	3 575 000
Egyéb	
engedélyek, megvalósulási terv, minősítő mérések	2 850 000
NETTÓ ÖSSZESEN	30 455 200

3 A3

Kerékpáros nyomvonal kiépítése (felfestés, táblák, stb.)	5 467 420
Kerékpárút kiépítése (egysávos 1m széles)	1 263 900
Kerékpárút kiépítése (kétsávos 2m széles)	20 339 700
szegélykő telepítés	4 712 400
Bontás	
szegélykő	218 880
föld, növényzet, beton, aszfalt	5 850 000
Egyéb	
engedélyek, megvalósulási terv, minősítő mérések	3 150 000
NETTÓ ÖSSZESEN	41 002 300